



LEY QUE AUTORIZA AL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES A GARANTIZAR LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN: REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL LO-102 PUERTO ARICA (RÍO NAPO) PROVINCIA DE MAYNAS – FLOR DE AGOSTO (RIO PUTUMAYO), PROVINCIA DE PUTUMAYO - LORETO

Los congresistas, que suscriben, a iniciativa del Congresista de la República **JUAN CARLOS MORI CELIS**, ejerciendo el derecho que les confiere el artículo 107° de la Constitución Política del Estado, concordante con los artículos 22°- C, 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, presentan el siguiente Proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE AUTORIZA AL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES A GARANTIZAR LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN: REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LA CARRETERA DEPARTAMENTAL LO-102 PUERTO ARICA (RÍO NAPO) PROVINCIA DE MAYNAS – FLOR DE AGOSTO (RIO PUTUMAYO), PROVINCIA DE PUTUMAYO - LORETO

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

Autorícese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, garantizar la ejecución del proyecto de inversión: Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Departamental LO-102 Puerto Arica (Río Napo) Provincia de Maynas – Flor de Agosto (Río Putumayo), provincia de Putumayo – Loreto, signado con Código SNIP 288726, en el marco de lo dispuesto por el artículo 44° de la Constitución Política del Perú, en coordinación con el Ministerio de Defensa – Ejército del Perú y el Gobierno Regional de Loreto, sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

Artículo 2°. Finalidad de la Ley

La finalidad de la presente ley, es garantizar la conectividad terrestre de la Cuenca del Río Putumayo con la Cuenca del Río Napo, mediante acciones de ejecución del proyecto de inversión: Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Departamental LO-102 Puerto Arica

(Río Napo) Provincia de Maynas – Flor de Agosto (Río Putumayo), provincia de Putumayo – Loreto, signado con Código SNIP 288726, orientados a reducir las brechas de conectividad terrestre de la población asentada en la línea de frontera con los países vecinos como parte de la política pública de defensa nacional, soberanía nacional e integridad territorial con inclusión de la población en situación de vulnerabilidad y aislamiento por la falta de vías de comunicación, y la protección de los intereses nacionales, para prevenir y responder frente a amenazas internas y externas.

Artículo 3°.- Acciones del Estado

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el marco de sus competencias, a través del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado, conjuntamente con el Ministerio de Defensa a través del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, en coordinación del Gobierno Regional de Loreto, garantizan la asignación de recursos presupuestales, con cargo a los recursos del presupuesto institucional de las entidades del Gobierno Nacional y el Gobierno Regional de Loreto.

Artículo 4°.- Exoneración de medidas de austeridad

El Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Pliego 026: Ministerio de Defensa, y el Pliego 453: Gobierno Regional del Departamento de Loreto, quedan exonerados de las restricciones presupuestales establecidos en el inciso 4 del numeral 48.1 del artículo 48° del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público. La habilitación será única y exclusivamente a favor de la ejecución del proyecto de inversión Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Departamental LO-102 Puerto Arica (Río Napo) Provincia de Maynas – Flor de Agosto (Río Putumayo), provincia de Putumayo – Loreto, para la ejecución de las obras.

Artículo 5°. Transparencia Fiscal

El Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Pliego 026: Ministerio de Defensa, y el Pliego 453: Gobierno Regional del Departamento de Loreto, bajo responsabilidad actualizan la información del avance físico y financiero de la ejecución del proyecto con observancia de los estándares técnicos y la normativa legal vigente, lo que no eximen de las responsabilidades respecto del cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, y en su Texto Único Ordenado, aprobado por el Decreto Supremo N° 021-2019-JUS.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Se autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas, a realizar modificaciones presupuestales en el nivel institucional, para garantizar la ejecución física de las obras del proyecto de inversión, con cargo a los recursos del presupuesto institucional del Pliego 036:

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Pliego 026: Ministerio de Defensa, y del Pliego 453: Gobierno Regional del Departamento de Loreto, lo que comprende los recursos que se autoricen mediante modificaciones presupuestarias en el nivel institucional mediante una norma con rango de ley, y los recursos que se asignen o transfieran a favor de la Reserva de Contingencia a la que se refiere el artículo 53° del Decreto legislativo 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público. Las modificaciones presupuestarias se aprueban mediante decreto supremo refrendado por el ministro de Economía y Finanzas.

SEGUNDA.- Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para que a través de Provías Descentralizado, priorizar la formulación y ejecución del Expediente Técnico a Nivel de Factibilidad del proyecto de inversión: Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Departamental LO-102 Puerto Arica (Río Napo) Provincia de Maynas – Flor de Agosto (Río Putumayo), provincia de Putumayo – Loreto, sobre la base del proyecto de inversión signado con Código SNIP 288726.

TERCERA.- El Ministerio de Defensa, en salvaguarda de la soberanía e integridad territorial, a través del Servicio de Ingeniería del Ejército del Perú mediante convenio de cooperación interinstitucional con el Gobierno Regional de Loreto, realiza la ejecución física de las obras del proyecto de inversión: Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Departamental LO-102 Puerto Arica (Río Napo) Provincia de Maynas – Flor de Agosto (Río Putumayo), provincia de Putumayo – Loreto.

CUARTA.- Para efectos de la implementación de la presente Ley, el Pliego 036: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Pliego 026: Ministerio de Defensa del Gobierno Nacional, y el Pliego 453: Gobierno Regional del Departamento de Loreto, quedan exonerados de los establecidos por los artículos 48° y 49° del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

Lima, 18 de agosto del 2025



Firmado digitalmente por:
MORI CELIS Juan Carlos
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/08/2025 10:28:34-0500

JUAN CARLOS MORI CELIS
Congresista de la República



Firmado digitalmente por:
SOTO PALACIOS Wilson FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/08/2025 17:12:35-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/08/2025 10:33:31-0500



Firmado digitalmente por:
MONTEZA FACHO Silvia
Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/08/2025 17:05:32-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/08/2025 10:33:38-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAÑO Raul
Felipe FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 19/08/2025 16:38:58-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/08/2025 16:43:21-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUN DAMENTACIO:

La presente iniciativa, se formula atendiendo al clamor, las justas y democráticas demandas de la población de la Cuenca de Río Napo ubicado en la provincia de Maynas y de la Cuenca del Río Putumayo de la provincia del mismo nombre, que tienen un problema más significativo y de trascendental importancia que es la distancia que existe para acceder a la ciudad de Iquitos capital del departamento de Loreto, dado que por su ubicación geográfica tiene como uno de los problemas más significativos, la distancia territorial y tiempo que demanda por ejemplo desde la capital de la provincia de Putumayo – San Antonio de El Estrecho, el **viaje tiene una duración entre veinte (20) a más días de viaje vía fluvial**, lo que ha hace inviable el desarrollo de la población en todos los ámbitos, que es consecuencia de la ausencia del Estado en sus tres niveles de gobierno. La falta de condiciones adecuadas de transitabilidad terrestre hace que la Cuenca del Río Putumayo, no sea competitivo, dado que la producción agrícola, pecuaria, acuícola y ganadera no llegan al mercado regional para su oferta con precios competitivos, lo que hace que la población se vea frustrada en sus aspiraciones de progreso económico y social, que permita el sostenimiento en mejores condiciones, una buena educación, un servicio de salud acorde a sus necesidades, entre otros servicios públicos como la energía eléctrica, el internet que no están instalados a pesar de que una empresa privada peruana ha realizado la instalación de la fibra óptica, por la falta de visión y desatención del gobierno nacional y del gobierno subnacional.

La carretera **Puerto Arica – Flor de Agosto**, es un proyecto carretero que ha sido iniciada durante el Gobierno del Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, y forma parte de la Carretera Marginal de la Selva, conocida como Carretera Fernando Belaúnde Terry, que buscaba conectar diversas zonas de la Amazonía y facilitar el transporte y desarrollo de la población de frontera, quedando inconcluso y abandonado por el gobierno de turno desde el año de 1989 y los sucesivos gobiernos de turno que no dieron continuidad ni importancia, a pesar de que su costo supera los 300 millones de soles a valor actualizado, cuya ejecución es constantemente reclamada por las comunidades Kichwas que se dedican a la agricultura y crianza de ganado a pequeña escala en una zona que constantemente castigada por la época de la crecida de río Napo, que afecta sus cosechas y a los ganados.

El gobierno regional de Loreto¹, en el año 2023 como parte de los acuerdos de la Mesa por la Integración Territorial de Loreto en presencia de los 8 pueblos del Puerto Arica y en presencia de las autoridades, donde se inicia el tramo carretero, en ceremonia conjunta con el Ejército del Perú y la Corte Superior de Justicia de Loreto, anunció la aprobación y pronta ejecución del tramo carretero: “Mantenimiento periódico de la Red Vial Departamental no pavimentada 102, tramo Puerto Arica (hoy Puerto Belaúnde) – Flor de Agosto (frontera con Colombia)”, con un presupuesto asignado de un millón ochenta mil soles, destinado al

mantenimiento de los 18 kilómetros de los 63 que comprende la primera etapa, previsto a iniciarse el 17 de julio en el plazo de 90 días calendarios con financiamiento de Provías Descentralizado por ser de prioridad operativa, y que el expediente técnico se encontraba en elaboración; donde el representante del Ejército del Perú ha asumido el compromiso de apoyar en la rehabilitación de la carretera para su pronta apertura.

Este tramo carretero representa un avance muy significativo para la integración territorial de Loreto, por su condición de estratégica y geopolítica en la zona de frontera que va a contribuir de manera decisiva en la protección de la extensa frontera de 1600 kilómetros con la República de Colombia que pretende desconocer al distrito de Santa Rosa de Loreto como parte del territorio peruano. Puerto Arica no cuenta con los servicios básicos de agua potable ni desagüe y solo tiene por horas del servicio de energía eléctrica durante el día.

La presidenta de la República, en el discurso del Mensaje a la Nación del 28 de julio del 2024, expresó lo siguiente: **“Con la finalidad de integrar nuestra frontera en el Putumayo, vamos a trabajar conjuntamente con el gobierno regional de Loreto para completar los 13 kilómetros de la carretera que une Puerto Arica con Flor de Agosto, mediante el servicio de ingeniería del Ejército Peruano”**². Sin embargo, a la fecha dicho discurso ha quedado en el olvido y no hay ninguna acción concreta que se haya materializado en la ejecución de obras para la integración vial de la Cuenca del Río Putumayo con la Cuenca del Río Napo.

En el Plan Vial Departamental Participativo de Loreto 2006-2015, formulado por el Gobierno Regional de Loreto, a través de la Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial, ha señalado que es importante la articulación de dos cuencas hidrográficas fronterizas como son los ríos Napo y Putumayo, donde existe una vía entre el Puerto Arica y Flor de Agosto³, antes afirmada y actualmente remontada y en mal estado, que interconecta asentamientos menores y propicia el desarrollo de los poblados de El Estrecho, hoy capital de la provincia de Putumayo, y Santa Clotilde que es capital del Distrito de Napo. En dicho se precisa que mediante esta vía de comunicación existiría una interconexión multimodal con la vía Bellavista – Mazán que traería muchos beneficios en el tránsito de personas y de productos desde la frontera con Colombia y viceversa, que actualmente tiene poca vinculación con la dinámica de la economía regional, por ende, se requiere de la rehabilitación inmediata.

En dicho plan vial, se ha señalado que este corredor busca enlazar físicamente ambas cuencas entre los puntos de Flor de Agosto (Río Putumayo) y Puerto Arica (Río Napo), a través de una carretera de 104 Km. de longitud, que ha sido elaborado por el Instituto Nacional de Desarrollo (INADE) en el marco del Proyecto Especial Binacional Desarrollo Integral de la Cuenca del Río Putumayo con la finalidad fortalecer el intercambio comercial de

¹ <https://diariolaregion.com/inicia-obra-de-culminacion-de-carretera-napo-putumayo/>

² Página 37 del Mensaje a la Nación: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6756015/415-mensaje-a-la-nacion-fiestas-patrias.pdf>

³ Plan Vial Departamental Participativo de Loreto 2006-2015. Página 77.

la zona de influencia de la cuenca media del río Putumayo con el mercado regional de Iquitos, incorporando las zonas potables de turismo, pesquería y productos diferentes a la madera, y la generación alternativa de generación de energía a través del recurso hídrico, debido a la inversión en materia de infraestructura vial en sus diversas modalidades presenta serias limitaciones por el elevado costo de construcción, originado por las condiciones climatológicas y características hidrográficas de la zona.

Gráfico N° 1

Carretera de Integración de la Cuenca del Río Putumayo y Cuenca del Río Napo



Fuente: <https://diariolaregion.com/integraran-frontera-del-putumayo/>

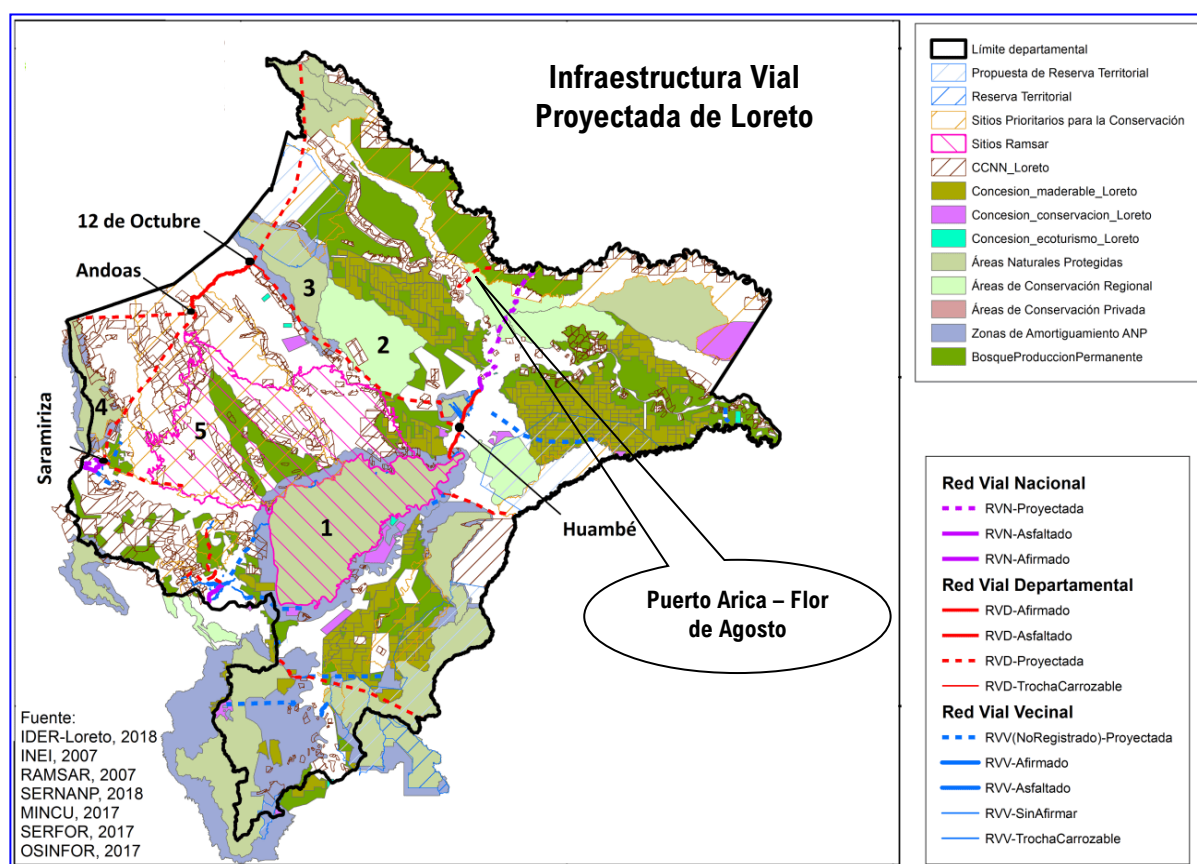
La construcción de esta importante carretera conecta casi en su totalidad la ruta de Napo – Putumayo, que solamente falta un tramo de 13 Kilómetros para conectar la frontera de Loreto, y con eso se podrá superar el aislamiento y la integración del departamento de Loreto al desarrollo nacional, generado por la falta de conectividad terrestre con la frontera peruana con Colombia, considerando que la provincia de Putumayo tiene la mayor extensión limítrofe en la zona nororiente del Perú con 1600 kilómetros, que se encuentra en abandono y riesgo geopolítico por la nula o débil presencia del Estado peruano, y recorrer la provincia de Putumayo demanda 20 días de navegación, y se ha registrado una tasa de 60% de la población en situación de pobreza que apenas sobrevive. Debe tomarse en cuenta que los apoyos que realiza el Estado a través de embarcaciones itinerantes demoniados “PIAS” y vuelos humanitarios no son acciones efectivas, frente al problema de expansión del narcotráfico a manos de la narcoguerrilla de la FARC colombianas, que en el año 2024⁴ se ha contabilizado sembríos de coca en el Putumayo alrededor de 60 mil hectáreas, que implica el 63% de la producción nacional con un total aproximado de 95,008 hectáreas; mientras que los Puestos de Vigilancia de Control Fronterizo a cargo de la Policía Nacional del Perú, se

⁴ <https://diariolaregion.com/integraran-frontera-del-putumayo/>

encuentran en estado abandono y otros en precarias condiciones de habitabilidad, y las contadas bases militares son insuficientes para contrarrestar todo tipo de actividades ilícitas y frente a cualquier intervención o agresión externa en las zonas de frontera, como es el caso reciente que ha provocado el presidente colombiano Gustavo Petro respecto al distrito de Santa Rosa de Loreto, ubicado en la provincia de Mariscal Ramón Castilla.

Es de vital importancia, que el Estado peruano ejerza de forma efectiva la defensa de la soberanía nacional, frente a los países vecinos, para garantizar la independencia e integridad territorial, y la ejecución de esta importante carretera, implica la protección de los intereses nacionales y la facultad de actuar libremente en asuntos internos y externos con integración de la población de la Cuenca del Río Putumayo al seno de la economía nacional.

Gráfico N° 2



Fuente: <https://dar.org.pe/infraestructura-para-la-gente-y-para-la-vida-como-quedan-las-propuestas-de-transporte-vial-en-la-amazonia-el-caso-de-la-carretera-iquitos-saramirza-en-loreto/>

El Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - Provías Descentralizado adscrito al Vice Ministerio de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha sido creado mediante Decreto Supremo N° 029-20006-MTC del 12 de agosto del 2006, con la finalidad de encargarse de las actividades de preparación, gestión, administración y de ejecución de proyectos de inversión y programas de infraestructura de transporte departamental y rural en sus diferentes modalidades, asimismo se encarga de

brindar capacitación y asistencia técnica especializada a los gobiernos regionales y locales en la gestión y ejecución de proyectos de infraestructura vial en el ámbito departamental mediante suscripción de convenios, con el objetivo de promover y mejorar la infraestructura vial departamental y rural, y realiza el mantenimiento de carreteras, caminos y puentes. Provías Descentralizado juega un papel determinante y clave para la formulación del Expediente Técnico de Factibilidad de la carretera y requiere de recursos para ejecutarlo, para promover el desarrollo de la parte norte del departamento de Loreto, que ha sido totalmente descuidado por el Estado peruano, como parte de la estrategia de defensa nacional.

En el año 2015, se ha suscrito el Convenio N° 006-2015-MTC/21 Convenio para la Delegación de Facultades para la Formulación de Proyectos de Inversión Pública, de fecha 06 de marzo del 2015, suscrito entre Provías Descentralizado y el Gobierno Regional de Loreto, con la finalidad de optimizar recursos públicos destinados a la inversión mediante la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión (SNIP), a través del cual el Gobierno Regional de Loreto, delegó a favor de Provías Descentralizado su competencia exclusiva para la elaboración de los estudios del Proyecto de Inversión Pública: **“Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Departamental LO-102 Puerto Arica (Río Napo) Provincia de Maynas – Flor de Agosto (Río Putumayo), provincia de Putumayo – Loreto”**, con Código SNIP 288726, consistente en el Estudio de Pre Inversión a nivel de Factibilidad. Sin embargo, hasta la fecha este importante proyecto de inversión no ha sido registrado en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones del Perú - Invierte.pe, que es la herramienta del Ministerio de Economía y Finanzas para asegurar la asignación de los recursos para su ejecución.

Gráfico N° 3



Carretera: Ruta LO-102: Puerto Arica – Flor de Agosto

En el año 2016 mediante el Convenio N° 587-2016-MTC/21, nuevamente el Gobierno Regional de Loreto delega a favor de Provías Descentralizado su competencia exclusiva para la elaboración de estudios de los proyectos: **Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Departamental LO-102 Puerto Arica (Río Napo)- Flor de Agosto (Río Putumayo)** con código SNIP N° 288726 (Estudio de Pre Inversión a nivel de factibilidad) con una extensión de 69.5 Kilómetros; y de la Carretera Departamental LO-105Jenaro Herrera – Colonia Angamos, con Código SNIP 363624 (Estudio de Pre inversión a nivel de Factibilidad).

En el año 2018, mediante resolución Ministerial N° 621-2018-MTC/01.02 de fecha 8 de agosto del 2018⁵, se dispuso la modificación de la trayectoria de nueve rutas de carreteras del departamento de Loreto, entre ellas de la trayectoria de la Ruta LO-102: Puerto Arica – Flor de Agosto, frontera con Colombia; disponiéndose que la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles actualice el Mapa Vial del Sistema Nacional de Carreteras.

Según información publicada en la Revista de la Marina Año 115 Número 2-2022⁶, esta carretera se encuentra con un avance del 72% y desde 1989 las obras han sido paralizadas, pero el avance físico a nivel de subrasante (carretera afirmada) se ha concluido al 100%, y que en el año 2017 se elaboró el proyecto de inversión con SNIP 288726 denominado: Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Puerto Arica, río Napo – Flor de Agosto, río Putumayo, con un presupuesto de 286 millones de soles, con el objetivo de lograr la integración vial terrestre de la Cuenca del Putumayo y mejorar el desarrollo de la zona de frontera sobre la base del proyecto existente (carretera afirmada) y por el cambio de la metodología en el sistema “Invierte.pe” en el 2018, por lo que debió ser reformulado y presentado ante la Programación Multianual de Inversiones en el año 2022.

Gráfico N° 4



Figura 3. Estado actual de la carretera afirmada Puerto Arica – Flor de Agosto.

Fuente: <https://revistademarina.pe/wp-content/uploads/Revistas/2022/2-2022/6.-Red-fluvial-en-rio-Putumayo-CdeC-Ponce.pdf>

⁵ Publicado en el Diario Oficial El Peruano el 10 de agosto del 2018.

⁶ <https://revistademarina.pe/wp-content/uploads/Revistas/2022/2-2022/6.-Red-fluvial-en-rio-Putumayo-CdeC-Ponce.pdf>

Problema elemental:

La necesidad de ejecutar el proyecto: “Rehabilitación y Mejoramiento de la Carretera Departamental LO-102 Puerto Arica (Río Napo) Provincia de Maynas – Flor de Agosto (Río Putumayo), provincia de Putumayo – Loreto”, es el aislamiento de la población de la Cuenca del Río Putumayo, que tiene como consecuencia la falta de desarrollo integral, incremento de las actividades ilícitas y una serie de dificultades para la sostenibilidad del abastecimiento de las estaciones y Puestos de Vigilancia, que afecta de manera directa a la población peruana que se encuentra y habita en la Línea de Frontera con la República de Colombia.

Es importante señalar que los gobiernos de Perú y Colombia en el año 1979 en el Tratado de Cooperación Amazónica, han tomado la decisión de **dar la máxima prioridad y dinamismo a la política de cooperación amazónica**, en el marco del mencionado tratado, acordándose llevar adelante el Plan Colombo-Peruano para el desarrollo integral de la cuenca del río Putumayo para el desarrollo e incorporación plena a la actividad económica y productiva del Perú y Colombia, dando origen a la creación del Proyecto Especial de Desarrollo Integral de la Cuenca del Río Putumayo del Perú (PEDICP) como institución especializada en la ejecución de proyectos regionales y binacionales para integrar la frontera de Loreto con el país, sin embargo, ante la falta de decisión política en materia de soberanía e integridad territorial desde el año de 2017 instalaciones militares se encuentran en total abandono.

Oportunidades de desarrollo:

Con la construcción de la carretera, se aperturará un corredor económico de desarrollo regional para el flujo económico y social son el transporte de personas, transporte de carga y provisión de servicios en todas las materias, con el cual se incrementará la población económicamente activa (PEA) de las cuencas del río Putumayo y Cuenca del río Napo, a través de la integración del transporte multimodal entre las dos cuencas, contribuyendo así al incremento de Producto Bruto Interno (PBI) con la promoción de la producción y el comercio de la producción agropecuaria, pesquera, acuícola y el impulso de la sostenibilidad logística; además de garantizar el ejercicio real del control y vigilancia de la línea de frontera por parte de las fuerzas del orden con la finalidad de salvaguardar la soberanía e integridad territorial del Perú a nivel interno y externo.

Así como el tiempo de traslado de la producción agrícola, acuícola, y forestal al mercado interno y externo que representa ahorro de tiempo para las zonas que se encuentran aislados del Perú, debido a que la población en gran parte está dedicada a la actividad extractiva y recolectora, donde predomina la economía de subsistencia, y el diseño del proyecto para la construcción de carretera exige la reducción del impacto ambiental en la zona de intervención.

Por eso es urgente que se realicen los estudios técnicos a nivel de factibilidad que sustenta la integración equilibrada de los aspectos sociales, ambientales y económicos del desarrollo

nacional, así como en la satisfacción de las necesidades actuales y de las futuras generaciones, que permitan determinar su viabilidad ambiental, económica y social conforme a la normatividad vigente, respecto a los posibles impactos ambientales del proyecto de inversión que se promueve, a efectos de no vulnerar el principio de sostenibilidad, establecido en el Artículo VI del Título Preliminar de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente.

La Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, concordante con el artículo 119° de la Constitución Política, establece que los ministerios son los encargados de diseñar, establecer, ejecutar y supervisar las políticas nacionales y sectoriales, como entidades rectoras; y el Poder Ejecutivo tiene la capacidad de gasto de capital y del gasto corriente para la operación y mantenimiento de la futura infraestructura vial, en concordancia con el Principio de Equilibrio de Presupuesto contemplado en el artículo 78° de la Constitución Política y en el inciso 1 del numeral 2.1 del artículo 2° del Decreto Legislativo N° 1440, del Sistema Nacional de Presupuesto Público, dado que la misma implicaría demandas adicionales que no se encuentran previstas en la Ley de Presupuesto del Sector Público.

El Estado peruano está obligado a promover el desarrollo sostenible y equilibrado de las poblaciones en situación de pobreza y pobreza extrema conforme dispone el artículo 58° de la Constitución Política del Perú, que señala que el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura, la misma que estaría cerrando las brechas de pobreza y pobreza extrema pobreza.

Conforme a lo establecido por la Ley 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente para desarrollar, ampliar y mejorar las vías de la Infraestructura vial nacional, y dicha función se hace efectiva a través del Proyecto Especial de Infraestructura de transporte Nacional - Provias Nacional, como unidad ejecutora del pliego del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, conforme establece el D.S. N° 033-2002-MTC.

Para el fortalecimiento y presencia del Estado en la zona de frontera, es de importancia, la intervención del Ministerio de Defensa a través del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas – Ejército del Perú, para apoya en la ejecución de las obras.

BASE LEGAL:

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27867 - Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

- Ley N° 27792 - Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley N° 29370 - Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley N° 31084 - Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2021.
- Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, aprobado con Decreto Supremo Nro. 242-2018-EF.
- Reglamento de Gestión de la Infraestructura Vial, aprobado con Decreto Supremo N° 034-2008-MTC.

II. **ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO**

La presente iniciativa de ley, no demanda recursos adicionales al tesoro público, y se formula ante el ofrecimiento de la Presidenta de la República, en el discurso del Mensaje a la Nación del 28 de julio del 2024, que asumió de manera pública ante el país de integrar nuestra frontera en el Putumayo, conjuntamente con el gobierno regional de Loreto **para que se garantice la ejecución física de los 13 kilómetros de la carretera que une Puerto Arica con Flor de Agosto**, mediante el servicio de ingeniería del Ejército Peruano; por consiguiente, se requiere de una Ley habilitante para materializar las acciones administrativas y demás actos que permita viabilizar la ejecución de obras de infraestructura para la integración de la Cuenca del Río Putumayo con la Cuenca del Río Napo. Se trata de una ley para promover la ejecución de la carretera de integración de la Cuenca del Río Napo y la Cuenca del Río Putumayo en el departamento de Loreto, que ha sido visionado hace más 50 años por el presidente Fernando Belaúnde Terry como parte de la Carretera Marginal de la Selva para integrar a Loreto en la economía nacional.

La iniciativa legislativa promueve que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – Provías Descentralizado, conjuntamente con el Ministerio de Defensa a través del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y el Gobierno Regional de Loreto, aunando esfuerzos garantice la culminación del tramo faltante con la ejecución física de las obras de la carretera, dentro de sus competencias con la formulación de los estudios técnicos a nivel de factibilidad, y la ejecución física de la carretera.

El beneficio de la ley es de que la soberanía e integridad territorial del Perú, sea garantizada de forma objetiva y material, que es fundamental para desarrollo nacional, que permita al país tomar decisiones autónomas en todos los ámbitos sin injerencia ni perturbación externa, para facilitar al gobierno nacional a desplegar esfuerzos en la formulación de los estudios a nivel factibilidad, que responda a las amenazas externas.

De aprobarse la iniciativa de Ley, el beneficio que genera la ley es de fomentar la estabilidad y seguridad de la integridad territorial de la línea de frontera que garantice la soberanía

nacional, frente a las amenazas externas, asegurando la estabilidad y el bienestar de la población de frontera con políticas públicas de integración vial terrestre, para dinamizar la economía nacional.

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

El presente Proyecto de Ley, no vulnera ninguna disposición Constitucional ni el ordenamiento legal vigente, sino promueve una ley habilitante para asignar recursos a efectos de promover la defensa de la soberanía e integridad territorial en los 1600 Kilómetros de la línea de frontera con la República de Colombia.

IV. VINCULACIÓN CON EL ACUERDO NACIONAL Y LA AGENDA LEGISLATIVA

La presente iniciativa de ley se encuentra enmarcada en la siguiente política de Estado: Quinta: Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes para impulsar las acciones del Estado sobre la base de un planeamiento estratégico que oriente los recursos y concierte las acciones necesarias para alcanzar los objetivos nacionales de desarrollo, crecimiento y adecuada integración a la economía global; Octava: Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú con el fin de eliminar el centralismo; Novena: **Política de Seguridad Nacional**, a efectos de mantener una política de seguridad nacional que garantice la independencia, soberanía, integridad territorial y la salvaguarda de los intereses nacionales que involucra a la sociedad en su conjunto y en especial a las Fuerzas Armadas en el marco de la Constitución Política con el compromiso de prevenir y afrontar cualquiera amenaza externa o interna que ponga en peligro la paz social, la seguridad integral y el bienestar general; Décima: Reducción de la pobreza, y a la reducción de la desigualdad social; Décima Primera: Promoción de la igualdad de oportunidades sin discriminación, en especial hacia las personas integrantes de comunidades étnicas, y la erradicación de estas expresiones de desigualdad requieren temporalmente de acciones afirmativas del Estado y de la sociedad, aplicando políticas y estableciendo mecanismos orientados a garantizar la igualdad de oportunidades económicas, sociales y políticas para toda la población; Décima Séptima: Afirmación de la economía social de mercado, que conlleva el papel insustituible del Estado que busca lograr el desarrollo humano y solidario del país mediante un crecimiento económico; Vigésima Primera: Desarrollo en infraestructura y vivienda para hacer al país más competitivo, permitir su desarrollo sostenible; y la Vigésima Cuarta: Afirmación de un Estado eficiente y transparente al servicio de las personas y de sus derechos.